Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

FÉVRIER 2009

NUMÉRO 24

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec **1**
Sûreté maritime **7**
Voie maritime **7**
Transport maritime mondial **8**
Transport maritime au Canada **8**
Transport maritime au Québec **9**
Environnement **9**
Marchandises **10**
Traversiers **13**
Croisières internationales **14**

PORTS DU QUÉBEC

Québec

Une année de tous les records

Le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 27,2 Mt en 2008, soit une hausse d'environ 2 % par rapport à l'an dernier. Il s'agit d'un nouveau record des tonnages en transit dans l'ensemble du port. Depuis l'année 2000, le port de Québec a enregistré une croissance annuelle de l'ordre de 7 %.[1]

Les tonnages de minerai et de concentrés, notamment le fer, le coke métallurgique, ainsi qu'un bon nombre de marchandises approvisionnant l'industrie de la sidérurgie, des transports, de la construction et de l'agroalimentaire expliquent la croissance exceptionnelle du tonnage total manutentionné au port en 2008.[2]

Par ailleurs, le ralentissement des échanges commerciaux à l'échelle internationale devrait se traduire par une diminution des activités au port de Québec en 2009, et ce de l'avis même de l'administration portuaire. Sachant que le port de Québec transige avec une soixantaine de pays, l'actuelle récession mondiale pourrait se répercuter sur le tonnage manutentionné au port.[3]

Le port a également enregistré un nouveau record en accueillant plus de 112 000 passagers et membres d'équipage, soit une hausse de 24 % comparativement à 2007. De plus, le port a accueilli un nombre record de passagers qui ont fait de Québec leur point de départ ou d'arrivée de leur croisière, soit 17 700 sur un total de 82 000 croisiéristes. Dans son bilan annuel, l'administration portuaire de Québec constate qu'il y a des indications qui laissent entrevoir un ralentissement de l'industrie mondiale des croisières. La saison 2009 des croisières internationales sur le Saint-Laurent pourrait ressentir les contrecoups de la récession mondiale.[4]

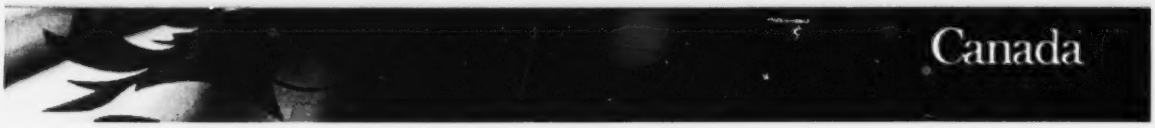
Montréal

Une autre année record pour le port de Montréal

Le port de Montréal a connu une année record en 2008, surpassant ainsi la croissance des dix

[1] Administration portuaire de Québec.

[2] « 2008 : L'année de tous les records pour le port de Québec », Communiqué de presse, Administration portuaire de Québec, 5 janvier 2009.
[3] Ibid
[4] Ibid



principaux ports à conteneurs de l'Amérique du Nord. Le trafic total du port a enregistré un record de tonnage de 27 Mt, une hausse de 4 % comparativement à l'an dernier. Le trafic de marchandises conteneurisées a totalisé environ 1 460 500 conteneurs EVP (équivalents vingt pieds), soit une croissance de 7,2 % par rapport à 2007. Il s'agit d'un résultat exceptionnel malgré le ralentissement économique des deux derniers mois de l'année 2008.[5]

Selon l'administration portuaire de Montréal, le ralentissement de 5 % et 7 % du trafic au port en novembre et en décembre est un signe des temps difficiles à venir. En 2009, une baisse de 3,7 % du tonnage des marchandises conteneurisées est anticipée par les autorités en raison de la récession économique. Le port craint également que les difficultés du secteur de l'automobile affectent la performance du vrac sec par le ralentissement des importations de minerai de fer.[6]

Par ailleurs, l'administration portuaire espère que le gouvernement ira de l'avant avec son intention d'investir 2,1 milliards de dollars dans les projets de portes d'entrée continentale et sur l'Atlantique, et principalement dans les corridors du Saint-Laurent et des Grands Lacs. En plus de créer de l'emploi, ce projet contribuerait à la relance économique et à la prospérité du pays en cette période de récession.[7]

Dans le cadre du quatrième sommet Québec - New York, le président-directeur général du port de Montréal a rappelé que le port maximise l'utilisation des moyens de transport les moins polluants, soit le bateau et le chemin de fer. De plus, sur le plan écologique, de nombreuses mesures ont déjà été prises ou sont en cours de réalisation. À titre d'exemples, citons la restauration des frayères à poissons et de l'habitat de la sauvagine dans les îles de Boucherville appartenant au port, le remplacement des anciennes locomotives par des locomotives multigénératrices beaucoup moins énergivores et moins bruyantes, la limitation de l'éclairage du port la nuit et de la vitesse des bateaux dans le chenal du Saint-Laurent pour protéger les rives.[8]

Sept-Îles

Hausse du tonnage manutentionné

En 2008, les activités du port de Sept-Îles ont généré des transbordements de 22,6 Mt, soit 6 % de plus qu'en 2007. Le trafic maritime à Sept-Îles a augmenté en 2008 : 578 navires ont accosté au port, soit une dizaine de plus que l'année précédente.[9]

Le volume au terminal La Relance a totalisé 2,2 Mt en 2008. Il s'agit d'une augmentation pour une quatrième année consécutive. Les expéditions d'aluminium à partir de ce terminal sont demeurées stables avec environ 500 000 t, ce qui représente environ 90 % de la production totale de l'aluminerie Alouette de Sept-Îles.[10]

Le port a diversifié ses activités en 2008 avec l'inauguration de son centre de transbordement ferroviaire qui a pu accueillir pour la première fois le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*. Le navire a transporté plus de 30 000 t de marchandises de Sept-Îles jusqu'à Matane et de là, sur les voies ferrées du réseau nord-américain. Le port s'attend à une croissance de l'utilisation du traversier-rail dans les prochaines années, en raison des nombreux projets miniers de la Côte-Nord et du Nord québécois. Mentionnons que si tous ces projets voyaient le jour, ce sont près de 34 Mt de minerai qui s'ajouteraient aux 22 Mt de marchandises manutentionnées au port de Sept-Îles annuellement.[11]

---

[5] Administration portuaire de Montréal.
[6] « Le port de Montréal prévoit de bons résultats en 2009 », La Presse Canadienne, 6 janvier 2009.
[7] « Après une année 2008 exceptionnelle, le port de Montréal est prêt pour affronter la récession mondiale », Communiqué de presse, Administration portuaire de Montréal, 5 janvier 2009.
[8] « Le port de Montréal, porte d'entrée essentielle vers le marché du Midwest et de Chicago », Communiqué de presse, Administration portuaire de Montréal, 17 novembre 2008.
[9] Paradis, Steeve, « Le port de Sept-Îles très actif en 2008 », Le Soleil, 17 janvier 2009; Gougeon, Jean-Guy, « Hausse du tonnage en 2009 - Sept-Îles mise sur le traversier-rail », Le Journal de Québec, 18 janvier 2009.
[10] Ibid
[11] Gougeon, Jean-Guy, « Hausse du tonnage en 2009 - Sept-Îles mise sur le traversier-rail », Le Journal de Québec, 18 janvier

Port-Cartier

Baisse du tonnage manutentionné

En 2008, le tonnage manutentionné à Port-Cartier a totalisé 16 Mt, soit 20 % de moins qu'en 2007. Les expéditions de concentré et de boulettes de fer ont diminué de 17 % et de 20 % respectivement. Le tonnage des produits céréaliers accuse également un recul de 28 % par rapport à l'année précédente. Le port a accueilli 421 navires en 2008, soit une centaine de moins qu'en 2007.[12]

Sorel-Tracy

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Sorel-Tracy a totalisé 6,5 Mt en 2008, soit une hausse de 28 % par rapport à l'année précédente. L'augmentation des transbordements d'ilménite (minerai de fer et titane) en provenance de Havre-Saint-Pierre explique principalement cette hausse du tonnage manutentionné à Sorel-Tracy. En 2008, 301 navires ont transité au port, soit une vingtaine de plus qu'en 2007.[13]

Baie-Comeau

Baisse du tonnage manutentionné

En 2008, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait 5,6 Mt, soit 7 % de moins qu'en 2007. La baisse des transbordements de grains et céréales, de charbon et de marchandises diverses explique ce recul du tonnage manutentionné en 2007. Le port a accueilli 266 navires, soit une vingtaine de moins que l'an dernier.[14]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 527 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel*, ce qui représente une baisse de 15 % par rapport à l'année précédente. À l'instar de 2007, le transport de produits forestiers a connu une baisse importante au cours de la dernière année. Le traversier-rail a fait 320 voyages allers-retours, soit environ une quarantaine de moins que l'an dernier. Rappelons qu'entre Baie-Comeau et Matane, le nombre de traversées a diminué en raison notamment de la fermeture de plusieurs PME de l'industrie forestière. Entre 2004 et 2008, le nombre de traversées n'a cessé de diminuer, passant de 468 à 320, soit une baisse de 32 %.[15]

Au milieu de décembre, la compagnie AbitibiBowater a annoncé qu'elle mettait fin temporairement aux opérations de son usine de papier journal de Baie-Comeau, et ce jusqu'au milieu de janvier. L'entreprise a invoqué une baisse dans son carnet de commandes pour justifier cette décision. Notons que la papetière expédie la grande majorité de sa production à l'étranger via le port de Baie-Comeau.[16]

Port-Alfred

Hausse du tonnage manutentionné

Avec un total de 5 Mt en 2008, le tonnage manutentionné au port de Port-Alfred a connu une hausse de 7 % par rapport à l'année précédente. Le tonnage de vrac solide a connu une hausse de 8 % expliquée principalement par une augmentation des transbordements de bauxite, d'alumine et de coke vert. Quant au tonnage de vrac liquide, il a connu une baisse de 2 % attribuable à la diminution des transbordements de soude caustique plus importante que la hausse du tonnage de mazout. Au cours de la dernière année, 139 navires ont transité au port, soit cinq de plus qu'en 2007.[17]

2009, Gougeon, Jean-Guy, « Port de Sept-Îles - Injection de centaines de millions de dollars à l'horizon », Le Journal de Québec, 22 novembre 2008.

[12] Côté, Caroline, « Québec Cartier accueille son premier navire de l'année – Le capitaine du *MV Alam Permai* reçoit la canne à pommeau d'acier », Le Nord-Côtier, 18 janvier 2009.

[13] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.

[14] Ibid

[15] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2007 et 2008.

[16] Paradis, Steeve, « Fermeture temporaire d'AbitibiBowater à Baie-Comeau », Le Soleil, 17 décembre 2008.

[17] Administration portuaire de Port-Alfred.

Havre-Saint-Pierre

Hausse du tonnage manutentionné

En 2008, le tonnage manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre a totalisé 3,5 Mt, en hausse de 72 % par rapport à 2007. Rappelons que l'essentiel des transbordements à Havre-Saint-Pierre est constitué de minerai d'ilménite. Environ 210 navires ont accosté aux installations portuaires de Havre-Saint-Pierre.[18]

Récession économique oblige, la minière QIT Fer et Titane de Havre-Saint-Pierre prévoit une baisse de production de 11 % pour l'année 2009. Cette diminution fera passer la production de minerai de 7,5 à 6,7 Mt. La minière prévoit également une mise à pied massive pour une durée de deux semaines en juillet 2009. Durant ce congé forcé, la compagnie maintiendra ses activités dans trois secteurs : l'entretien de la voie ferrée, les services essentiels et possiblement, les expéditions de minerai par bateau.[19]

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a totalisé 2,6 Mt en 2008, soit 4 % de plus que l'année précédente. Le nombre de navires en transit au port a diminué avec un total de 303 navires, soit une douzaine de moins qu'en 2007.[20]

Le tonnage de vrac solide a totalisé 1,9 Mt, soit une hausse de 22 % par rapport à l'année précédente attribuable à la croissance de 86 % du secteur des grains et des céréales. Quant au vrac liquide, il a totalisé 418 000 t, soit une baisse de 20 % expliquée par les difficultés de l'industrie des pâtes et papiers et pour laquelle une partie importante des intrants liquides passent par Trois-Rivières. Les marchandises générales ont également diminué du tiers, pour totaliser 313 000 t. Cette baisse est due principalement au fait qu'une part importante de l'aluminium de la compagnie Alouette de Sept-Îles a été expédiée par barge directement vers les Grands Lacs plutôt que de transiter par Trois-Rivières.[21]

Bécancour

Hausse du tonnage manutentionné

Le volume des marchandises manutentionnées au port de Bécancour a totalisé 2,1 Mt, soit une hausse de 3 % par rapport à 2007. Cette augmentation est principalement attribuable à une forte hausse du tonnage de pièces d'éoliennes. Par ailleurs, 156 navires en transit ont mouillé les eaux du port en 2008, soit une vingtaine de moins que l'année précédente.[22]

Port-Saguenay

Hausse du tonnage manutentionné

Port-Saguenay a connu une augmentation de son trafic portuaire en 2008 avec un total de 334 000 t de marchandises, soit une hausse de 16 % par rapport à 2007. La dernière année a été marquée par l'exportation de papier au port. Trois expéditions ont été réalisées pour un tonnage total de 11 000 t. Les exportations de quantités similaires de papier remontent à 1999. De plus, les transbordements de sel de déglaçage ont plus que doublé par rapport à 2007. Enfin, un nouveau trafic de marchandises a été inauguré sur le corridor Saguenay-Saint-Laurent. En effet, d'immenses modules de navires ont été transportés de Grande-Anse à Québec. En ce qui concerne le trafic, 51 navires se sont amarrés aux installations portuaires, soit cinq de moins qu'en 2007.[23]

La saison 2009 des croisières internationales s'annonce excellente. En effet, 14 navires de

---

[18] Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre.
[19] Lévesque, Fanny, « QIT Fer et Titane - Réduction de production pour 2009 », Journal Le Nord-Côtier, 17 décembre 2008.
[20] Administration portuaire de Trois-Rivières.
[21] « Le port de Trois-Rivières enregistre une hausse de son trafic à 2,6 millions de tonnes en 2008 », Communiqué de presse, Port de Trois-Rivières, 9 janvier 2009.
[22] Administration portuaire de Bécancour.
[23] Administration portuaire de Port-Saguenay; Lévesque, Laura, « Augmentation des activités de 16 % », Le Quotidien, 2 janvier 2009.

croisière ont confirmé leur présence, ce qui se traduira par l'accueil de 28 000 croisiéristes, soit plus que le double des 11 000 passagers en 2008 descendus lors de l'escale de huit navires de croisière.[24]

En outre, l'administration portuaire de Port-Saguenay travaille activement au développement du parc industrialo-portuaire et de sa desserte ferroviaire. Elle prévoit également mettre de l'avant un plan d'investissement portuaire pour la prochaine décennie.[25]

Valleyfield

Baisse du tonnage manutentionné

En 2008, le port de Valleyfield a manutentionné environ 319 000 t de marchandises, une baisse de 26 % par rapport à 2007. Ce recul du tonnage est attribuable à une diminution importante de 45 % du vrac solide (sel industriel, concentré de zinc, bauxite et pierre), de 30 % du vrac liquide (produits chimiques et asphalte liquide) et de 90 % du cargo général (cargo du nord québécois, structures de métal, cacao). Seul le cargo en vrac (acier), qui compte pour bien peu sur le total manutentionné à Valleyfield, a connu une augmentation du tonnage de 49 %. Le port a accueilli 84 navires en 2008, soit six de plus qu'en 2007.[26]

Matane

Hausse du tonnage manutentionné

En 2008, le tonnage manutentionné au port de Matane a totalisé 252 600 t, soit 14 % de plus que l'année précédente. En fait, la dernière année a notamment été marquée par des hausses des transbordements de pâte et de copeaux de bois, d'essence et de produits pétroliers. Le port a accueilli 44 navires, soit six de plus qu'en 2007.[27]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 554 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel*, ce qui représente une baisse de 10 % par rapport à l'année précédente. À l'instar de 2007, le transport de produits forestiers a connu une baisse importante au cours de la dernière année. Le traversier-rail a fait 347 voyages allers-retours (320 entre Baie-Comeau et Matane et 27 entre Matane et Sept-Îles).[28]

Rimouski

Hausse du tonnage manutentionné

En 2008, le tonnage manutentionné au port de Rimouski a totalisé 249 400 t, soit 7 % de plus qu'en 2007. La hausse des transbordements de sel de déglaçage, d'essence et de produits pétroliers explique cette augmentation du tonnage à Rimouski. Le port a accueilli 78 navires, soit sept de plus qu'en 2007.[29]

Gaspé

Hausse du tonnage manutentionné

En 2008, le tonnage manutentionné au port de Gaspé a totalisé 192 800 t, soit 165 % de plus qu'en 2007. Cette augmentation s'explique par une hausse des tonnages de sable, de gravier et de sel de déglaçage. Le port a accueilli 28 navires, soit un de plus que la saison précédente.[30]

Le port de Gaspé pourrait devenir une plaque tournante de l'importation de propane. En effet, l'entreprise Gaz propane Rainville de Granby projette d'y construire un terminal. Mentionnons qu'après son arrivée à Gaspé par bateau, le combustible serait acheminé par train vers les

---

[24] Administration portuaire de Port-Saguenay; « Les croisières en Minganie, plus qu'un rêve... une réalité », Communiqué de presse, Association des croisières du Saint-Laurent, 19 septembre 2008.
[25] Lévesque, Laura, « Augmentation des activités de 16 % », Le Quotidien, 2 janvier 2009.
[26] Société du port de Valleyfield.
[27] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.
[28] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2006 et 2007.
[29] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.
[30] Ibid

Nord, ce qui grandes villes d'Amérique du N du tronçon permettrait d'assurer la survie ministère de ferroviaire de la Gaspésie. Le ec évalue l'Environnement du Québe actuellement le projet.[31]

Gros-Cacouna

né

Baisse du tonnage manutentionn

u une baisse

Le port de Gros-Cacouna a connc un tonnage de son trafic global en 2008, ave(000 t. Cela manutentionné d'environ 170 par rapport à représente une baisse de 25 % ent à une 2007, attribuable principalemes, de bois de diminution des tonnages d'engrais En 2008, 43 construction et de papier journal. six de moins navires ont transjté au port, soit s que l'année précédente.[32]

Pointe-au-Pic

né

Baisse du tonnage manutentionn

rt de Pointe-

Le tonnage manutentionné au po08, soit une au-Pic a totalisé 94 300 t en 20 à l'année baisse de 22 % par rapport n totalité par précédente. Ce recul s'explique e de papier la baisse des transbordements baisse du journal. Parallèlement à cette au port en tonnage, 18 navires ont transité 7.[33] 2008, soit sept de moins qu'en 200

Portneuf

Portneuf en

Aucun tonnage manutentionné à 2008.[34]

BILAN DE L'ANNÉE 2008

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés dans les principaux ports du Québec en 2008 et 2007

Liste des ports	2008 janv.-déc.	2007 janv.-déc.	Variation[35] 2008/ 2007
1. Québec	27,2 Mt	26,8 Mt	+ 2 %
2. Montréal	27 Mt	26 Mt	+ 4 %
3. Sept-Îles	22,6 Mt	21,4 Mt	+ 6 %
4. Port-Cartier	16 Mt	20 Mt	- 20 %
5. Sorel-Tracy	6,5 Mt	5,1 Mt	+ 28 %
6. Baie-Comeau[36]	5,6 Mt	6,1 Mt	- 7 %
7. Port-Alfred	5 Mt	4,7 Mt	+ 7 %
8. Havre-Saint-Pierre	3,5 Mt	2,1 Mt	+ 72 %
9 Trois-Rivières	2,6 Mt	2,5 Mt	+ 4 %
10. Bécancour	2,1 Mt	2 Mt	+ 3 %
11. Port-Saguenay	334 kt	288 kt	+ 16 %
12. Valleyfield	319 kt	429 kt	- 26 %
13. Matane[36]	253 kt	223 kt	+ 14 %
14. Rimouski	249 kt	233 kt	+ 7 %
15. Gaspé	193 kt	73 kt	+ 165 %
16. Gros-Cacouna	170 kt	226 kt	- 25 %
17. Pointe-au-Pic	94 kt	121 kt	- 22 %
18. Portneuf	---	5,3 kt	---
19. Chandler	4,3 kt	3,9 kt	+10 %
Total	**120 Mt**	**118 Mt**	**+ 1 %**

Sources : Administrations portuaires et Transports Canada.

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

M : millions; k : milliers

Chandler

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au quai de Chandler en 2008 a totalisé 4 274 t, soit 10 % de plus qu'en 2007. La hausse des transbordements de marchandises diverses explique en totalité cette hausse du tonnage. D'autre part, sept navires ont accosté à Chandler en 2008, soit six de plus qu'en 2007.[37]

---

la, 11 décembre

[31] « Sauver les rails », Site Web de Radio-Canad es havres et les 2008.
[32] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans l 2008. ports du Québec », Transports Canada, 2007 et
[33] Ibid
[34] Ibid

[35] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[36] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.
[37] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.

SÛRETÉ MARITIME

Le gouvernement du Canada investit dans la sûreté des traversiers intérieurs

Au début de janvier, Transports Canada a annoncé que le gouvernement fédéral financera des projets visant à accroître la sûreté des traversiers intérieurs, et ce dans le cadre du Programme de contribution pour la sûreté maritime. Les exploitants de traversiers intérieurs de la Nouvelle-Écosse, du Québec et de la Colombie-Britannique recevront une contribution financière pour apporter des améliorations en matière d'équipement de surveillance et de sécurité des quais et du périmètre des installations portuaires. Le programme pourra financer également l'acquisition d'équipement de commande, de contrôle et de communication, ainsi que la formation du personnel et des études relatives à la sûreté maritime.[38]

Implantation du programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime

Le 15 janvier dernier, Transports Canada a annoncé que la phase II du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime avait été mise en œuvre avec succès le 15 décembre 2008. Ce programme permettra d'accroître la sûreté maritime et portuaire en exigeant la vérification des antécédents des travailleurs portuaires. Cette vérification est nécessaire à l'obtention d'une accréditation de sécurité donnant accès aux zones réglementées des ports, soit :

- les installations maritimes où se trouvent les commandes centrales des équipements de sécurité et de surveillance;
- les zones où se trouvent les commandes du système d'éclairage central;
- les zones désignées pour le chargement ou le déchargement des cargaisons et des magasins des navires dans les gares maritimes des paquebots de croisière;
- les terrains attenants aux navires amarrés dans les gares maritimes réservées aux navires de croisière.[39]

VOIE MARITIME

Fin de la 50e saison de la Voie maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime du Saint-Laurent est officiellement fermée depuis le 30 décembre. En 2008, la saison de navigation de la Voie maritime s'est étendue sur 280 jours, soit trois jours de moins qu'en 2007.[40]

Baisse du tonnage en transit sur la Voie maritime

Le volume des marchandises transportées en 2008 sur la Voie maritime a totalisé 40,7 Mt. Elle a accueilli 4 267 transits de navires, soit une baisse de 4 % par rapport à la saison précédente. La diminution du tonnage est principalement attribuable à un recul des importations de produits d'acier et des exportations de céréales.[41]

En 2008, la Corporation de gestion de la Voie maritime a adopté des normes uniformisées de gestion de l'eau de ballast pour tous les navires. Les inspecteurs canadiens et américains unissent désormais leurs efforts pour s'assurer qu'aucun navire ne soit autorisé à transiter dans la Voie maritime avant de respecter les pratiques de gestion de l'eau de ballast.[42]

---

[38] « Le gouvernement fédéral investit dans la sûreté des traversiers intérieurs », Communiqué de presse, Transports Canada, 8 janvier 2009.

[39] « Le gouvernement du Canada met en œuvre le programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime », Communiqué de presse, Transports Canada, 15 janvier 2009.

[40] « La Voie maritime met fin à sa 50e saison de navigation », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 6 janvier 2009.

[41] « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime en date du 31 décembre 2008 », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, janvier 2009.

[42] « La Voie maritime met fin à sa 50e saison de navigation », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 6 janvier 2009.

TRANSPORT MARITIME MONDIAL

L'industrie du transport maritime est au ralenti

Le « Baltic Dry Index », un indice calculé à partir de 26 grandes routes maritimes de la planète, mesure le prix à payer pour déplacer par bateau des matières sèches comme le charbon, le minerai ou les métaux. Après avoir atteint un sommet en mai dernier, l'indice a perdu plus de 90 % de sa valeur en quelques mois. En d'autres mots, transporter des marchandises par voie maritime coûte aujourd'hui une fraction du prix qu'il en coûtait il y a quelques mois. Alors qu'on s'arrachait les navires il y a à peine un an, ils s'accumulent aujourd'hui le long des quais.[43]

Nous assistons présentement dans l'industrie maritime à un renversement de l'offre et de la demande des navires commerciaux. Selon la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement, la flotte mondiale de bateaux a augmenté de 7,2 % en 2008. Pendant ce temps, la demande s'effondrait, conséquence de la récession qui touche l'ensemble du commerce mondial. L'équation est simple à faire : les consommateurs consomment moins, les usines qui leur fournissent des biens tournent au ralenti et la demande pour les matières premières, qui alimentent les usines, chute.[44]

Baisse du marché mondial des porte-conteneurs

La récession économique qui sévit tout particulièrement au sein des pays de l'OCDE a des impacts majeurs sur l'économie mondiale, en particulier en Asie. Les carnets de commande asiatiques se vident, car la Chine, qui représente une source importante d'exportations pour la région, subit les contrecoups de la récession économique des pays industrialisés. D'ailleurs, la Chine connaît actuellement une chute brutale tant de ses exportations que de ses importations. Comme la Chine représente la plus grande part du secteur manufacturier de la planète (20 %), il n'est pas étonnant que le secteur mondial de la fabrication connaisse actuellement un fort recul. Le ralentissement asiatique ne fera donc que s'amplifier sous le poids de la baisse du commerce mondial.[45]

À l'instar des principaux marchés financiers mondiaux, le transport maritime de conteneurs vient d'entrer dans une période difficile et la baisse du trafic maritime commercial devrait persister jusqu'au printemps prochain. L'économie des marchés clés émergents, tels que la Chine et l'Inde, tourne au ralenti, ce qui se traduit forcément par une baisse du trafic de marchandises conteneurisées. Et de l'avis d'experts, le pire serait à venir.[46]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

Diminution des marchandises conteneurisées au port de Vancouver

Si le port de Montréal semble bien se sortir de la crise économique pour l'instant, la situation est différente à Vancouver. En milieu d'année, le volume total des marchandises accusait une baisse de 5 % par rapport à l'année précédente.

Directement branché sur la Chine, le port de Vancouver, le plus important port canadien de marchandises conteneurisées, écope déjà de la récession économique mondiale. En temps normal, les matières premières du Canada sont expédiées en Chine pour y être transformées et reviennent sous forme de divers biens de consommation. Toutefois, dans un contexte où les Nord-Américains ne consomment plus ou beaucoup moins, tant les importations que les exportations s'en ressentent au port de

[43] Mercure, Philippe, « Une industrie qui prend l'eau », La Presse, 29 novembre 2008.
[44] Ibid

[45] Desnoyers, Yanick, « Croissance mondiale en 2009; un creux de 27 ans », Les Affaires, 20 décembre 2008.
[46] « Effondrement du marché mondial des porte-conteneurs », Maritime Magazine, numéro 50, automne 2008.

Vancouver. De l'avis même de l'administration portuaire de Vancouver, les premiers trimestres de 2009 risquent d'être très difficiles pour le port.[47]

Mentionnons qu'au cours des cinq dernières années, les échanges commerciaux bilatéraux entre le Canada et la Chine ont plus que doublé pour totaliser 47,5 milliards de dollars. La Chine est devenue le deuxième partenaire commercial du Canada après les États-Unis. Les matières premières du Canada alimentent les usines chinoises et les biens de consommation chinois affluent au Canada via les porte-conteneurs, dont la plupart transitent par les ports de Vancouver et aussi ceux de Montréal et Halifax, dans une moindre mesure.[48]

Accroître la souveraineté du Canada dans les eaux arctiques

En décembre dernier, le ministre de Transports Canada a présenté des dispositions législatives à la Chambre des communes afin d'accroître la souveraineté du Canada dans les eaux arctiques tout en les protégeant contre la pollution. Ces mesures s'inscrivent dans le cadre de la Stratégie intégrée pour le Nord du gouvernement fédéral. En vertu de ces dispositions, le parlement du Canada accepte d'élargir l'application de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* en redéfinissant la limite extérieure des « eaux arctiques » de 100 à 200 milles nautiques, et ce afin d'aider à préserver les eaux canadiennes de la pollution provenant des navires.[49]

[47] Mercure, Philippe, « Vancouver écope », La Presse, 29 novembre 2008.
[48] Ryan, Léo, « Expansion majeure de l'infrastructure régionale », Maritime Magazine, numéro 50, automne 2008.
[49] « Le Canada agit pour protéger davantage sa souveraineté et ses eaux arctiques contre la pollution », Communiqué de presse, Transports Canada, 3 décembre 2008.

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Un nouveau système de navigation électronique pour les pilotes du Saint-Laurent

Depuis décembre 2007, les pilotes du Saint-Laurent utilisent un système de navigation électronique novateur pour les aider à guider les navires sur le fleuve Saint-Laurent. Le système est constitué d'ordinateurs portables utilisant un logiciel de navigation uniformisé pour tous les pilotes. Le principal atout du système est l'accès via Internet au portail MARINFO de la Garde côtière qui permet de télécharger les plus récentes données opérationnelles. Cela permet au pilote de connaître l'état du chenal, d'identifier et d'afficher les hauts-fonds présents dans la voie navigable, de prendre connaissance des avis à la navigation et aussi de connaître en temps réel les niveaux d'eau à différents endroits le long du parcours du navire.

Grâce à ce nouveau système de navigation, les pilotes ont proposé de nouvelles règles de navigation hivernale qui ont permis : d'augmenter significativement la fluidité des transits l'hiver, de diminuer les retards des navires, de diminuer la durée des escales aux ports et de permettre une navigation de nuit à contresens l'hiver, tout en assurant le même niveau de sécurité.[50]

ENVIRONNEMENT

La pollution sonore nuirait aux grands mammifères marins

La pollution sonore causée par les cargos qui naviguent sur le fleuve Saint-Laurent inquiète le Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins (GREMM). Une récente étude de l'Institut des sciences de la mer de

[50] « Le trafic de nuit augmente de 48 % sur le Saint-Laurent », Portinfo, Hiver 2008.

Rimouski (ISMER) révèle que les bruits produits par la circulation maritime seraient particulièrement dérangeants pour les mammifères marins. En guise de recommandation, l'étude suggère qu'il faudrait créer des zones protégées de silence en déplaçant au besoin certaines voies navigables.[51]

Le débit du fleuve Saint-Laurent sous surveillance

En décembre 2000, la Commission mixte internationale (CMI) a mis sur pied un groupe d'étude international sur le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent avec pour mission de revoir les critères de régulation des débits du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent. Le plan de la CMI a rencontré une vive opposition tant des milieux politiques et environnementaux que de l'industrie au Québec.

Au terme d'audiences, la CMI a conclu que la régulation devrait se faire sur la base d'un ensemble révisé d'objectifs et de critères, en plus de privilégier des débits plus naturels au profit de l'environnement. Pour ce faire, la CMI veut créer un groupe de travail composé de cinq représentants : le Canada, les États-Unis, le Québec, l'Ontario et l'état de New York. Le groupe soumettra ses conclusions en juin 2009. D'ici là, le plan actuel de régularisation du débit, qui date de 1958, reste en vigueur.[52]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Baisse de la production québécoise de minerai de fer en 2009

La demande mondiale pour le minerai de fer a diminué à la suite du ralentissement dans l'industrie de l'acier, conséquence de la crise économique mondiale. Dans ce contexte, il n'est pas étonnant d'apprendre que les trois compagnies minières de la Côte-Nord annoncent une baisse de leur production en 2009.

En 2008, Mines Wabush a réduit sa production de 400 000 t pour totaliser 4,4 Mt de minerai de fer. Il s'agit d'une réduction plus importante que l'an dernier, alors que la production avait totalisé 4,6 Mt, soit 200 000 t de moins que les 4,8 Mt prévues en début d'année. En raison du ralentissement de la demande internationale de minerai de fer, la direction de la minière prévoit que la production totalisera 2,3 Mt en 2009, soit 50 % de moins qu'en 2008.[53]

La minière IOC annonce que ses activités de production seront arrêtées en juillet 2009, pour une période de quatre semaines. Les projets d'expansion de la compagnie seront également revus. De plus, elle a annoncé l'automne dernier la suspension de son projet d'investissement au Labrador qui visait à augmenter de 50 % sa production d'ici 2010.[54]

La minière ArcelorMittal a, quant à elle, réduit sa production de 35 % au quatrième trimestre de 2008, soit 9 Mt d'acier à l'échelle mondiale. À la fin janvier, ArcelorMittal a annoncé qu'elle interrompt une des deux lignes de production de son usine de boulettes de Port-Cartier jusqu'à la fin du trimestre. La crise de l'industrie de l'automobile entraîne une importante chute du marché de la boulette de fer.[55]

Par ailleurs, le ralentissement économique n'a pas ébranlé la progression des travaux du chantier de Consolidated Thompson à Fermont. À ce jour, la baisse de la demande mondiale de minerai de fer ainsi que la chute des prix des métaux n'a pas modifié les plans de Consolidated Thompson au lac Bloom, même si d'autres compagnies minières ont revu à la baisse leurs objectifs d'expansion. Les premiers

[51] « Du bruit qui dérange », Site Web de Radio-Canada, 22 décembre 2008.
[52] « Débit du fleuve - Le Québec fait entendre sa voix », Portinfo, Hiver 2008.

[53] Gougeon, Jean-Guy, « Mines Wabush réduit sa production », Le Journal de Montréal, 11 novembre 2008.
[54] Lévesque, Fanny, « Ralentissement économique - IOC touchée à son tour », Journal Le Nord-Côtier, 3 décembre 2009; Paradis, Steeve, « Avenir incertain sur la Côte-Nord », Le Soleil, 12 décembre 2008.
[55] « Les minières mettent le pied sur le frein », La Presse, 30 décembre 2008; « Activité ralentie à Port-Cartier », Site Web de Radio-Canada, 23 janvier 2009.

wagons de concentré de fer de Consolidated Thompson à destination de Sept-Îles sont prévus avant la fin de 2009.[56]

Céréales et oléagineux

Hausse anticipée de la production et des exportations

Selon les plus récentes estimations d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, la production canadienne des céréales et oléagineux au Canada en 2008-2009 s'élève à environ 72,6 Mt, en hausse par rapport aux 60,7 Mt enregistrées en 2007-2008.[57]

La demande mondiale de blé, essentiellement utilisé dans l'alimentation humaine, est peu affectée par la conjoncture économique mondiale alors que plusieurs pays profitent des prix relativement bas pour augmenter leurs importations de blé nord-américain. Pour cette raison, la demande pourrait s'accroître légèrement cette année, ce qui limiterait la croissance des stocks au Canada malgré la récolte record de 2008-2009.[58]

Aluminium

Diminution mondiale de la production d'aluminium

L'aluminium a été l'une des premières victimes du ralentissement économique. La demande mondiale des automobiles est à la baisse. Conséquemment, les stocks mondiaux d'aluminium sont à la baisse et le cours de l'aluminium est en chute libre. Les géants Alcoa et Rio Tinto ont annoncé d'importantes réductions de leur production et de leurs investissements en 2009. Notons que la diminution de la production industrielle d'autres biens de consommation (autres que l'automobile) contribue également au recul de la production mondiale d'aluminium.[59]

Tous les grands projets d'investissement de Rio Tinto seront ralentis jusqu'à ce que les prix des métaux reviennent à des niveaux favorables. Au Québec, les projets de l'agrandissement de l'aluminerie d'Alma, de la mise au point de la technologie AP50 et de la modernisation de la centrale sont maintenus. Toutefois, leur réalisation se fera plus lentement que prévu.[60]

Tout récemment, Rio Tinto a annoncé une réduction additionnelle de sa production de 6 % de sa production d'aluminium, qui s'ajoute à celle de 5 % déjà communiquée à la fin de 2008. L'aluminerie de Beauharnois cessera ses activités en 2009 et l'usine de Vaudreuil, qui transforme la bauxite en alumine, diminuera sa production de 25 %.[61]

L'aluminerie Alouette a confirmé qu'aucune réduction de la production n'est envisagée en raison du ralentissement économique. Pour le moment, le plan de production et le budget pour l'année 2009 ont été adoptés par les actionnaires. Toutefois, l'entreprise compte mettre sur pied prochainement une stratégie de réduction de ses coûts d'opération.[62]

Hydro-Québec a garanti à Alcoa un approvisionnement énergétique de 2 100 mégawatts à un tarif préférentiel jusqu'au 31 décembre 2040. Cet accord fait suite à une entente de principe conclue en mars dernier sur le renouvellement des contrats d'énergie des trois alumineries d'Alcoa au Québec, soit les usines de Baie-Comeau, Bécancour et Deschambault. Cette entente permettra d'assurer l'expansion d'Alcoa au Québec,

---

[56] « Les travaux vont bon train », Site Web de Radio-Canada, 19 janvier 2009.
[57] « Canada : perspectives des céréales et oléagineux », Agriculture et Agroalimentaire Canada, 12 décembre 2008.
[58] « Tendances des matières premières », Desjardins - Études économiques, 12 janvier 2009.
[59] « Tendances des matières premières », Desjardins - Études économiques, 12 janvier 2009.
[60] Mercure, Philippe, « RTA réduit la cadence; La phase 2 d'Alma et la mise au point de AP50 se feront au ralenti », Le Quotidien, 11 décembre 2008.
[61] Baril, Hélène, « Le Québec écope à son tour; Rio Tinto Alcan devra être prête à repartir en force au Saguenay et à Alma », Le Quotidien, 21 janvier 2009; Larocque, Sylvain, « Rio Tinto Alcan annonce des compressions au Québec », Le Droit, 21 janvier 2009.
[62] Lévesque, Fanny, « Ralentissement économique - Aucune mise à pied envisagée chez Alouette », Journal Le Nord-Côtier, 17 décembre 2008.

notamment l'agrandissement de l'aluminerie de Baie-Comeau et éventuellement celle de Deschambault.[63]

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a consenti 2 M$ à la firme Exploration Orbite afin qu'elle puisse exploiter à Grande-Vallée en Gaspésie une usine pilote de transformation d'alumine. Si tout va comme prévu, l'usine produira une tonne d'alumine par jour dès décembre 2009. Et si la production s'avère concluante, une plus grosse usine d'une capacité de 500 tonnes d'alumine par jour pourrait prendre le relais l'année suivante.[64]

Bois d'œuvre et papier journal

Une autre année difficile pour l'industrie du bois d'œuvre

Les compagnies forestières québécoises qui exportent aux États-Unis tournent au ralenti ou sont carrément en arrêt de production. L'actuelle récession économique mondiale laisse présager que la situation pourrait empirer pour l'industrie forestière canadienne.

L'année 2009 ne sera assurément pas celle des produits forestiers au Québec. La demande de bois d'œuvre est anémique aux États-Unis, en raison du ralentissement du secteur résidentiel. Le nombre de mises en chantier atteindra un creux inégalé aux États-Unis depuis la fin des années 50. La demande plus faible pour les produits forestiers de construction résidentielle s'accompagnera d'un ralentissement des projets commerciaux et industriels aux États-Unis en raison de la récession économique, ce qui accroîtra la diminution de la demande pour le bois d'œuvre. Bref, des temps difficiles sont encore à craindre pour l'industrie canadienne du bois d'œuvre.[65]

L'industrie des pâtes et papiers continue à s'enfoncer

L'industrie canadienne des pâtes et papiers connaît présentement les pires moments de son histoire. Depuis cinq ans, le nombre d'employés du secteur a diminué de 40 %, passant de 145 000 à 84 400 employés et ses revenus ont diminué de 4 milliards de dollars. Au Québec, les arrêts temporaires de production et les fermetures permanentes de papetières se multiplient.

Loin de s'améliorer, les perspectives de l'industrie s'assombrissent encore davantage avec la récession aux États-Unis qui restent le principal marché de l'industrie canadienne de papier journal. La popularité de l'Internet n'est pas le seul problème des producteurs de pâtes et papiers. Les papetières doivent aussi composer avec le coût élevé de la fibre, surtout dans l'Est du Canada. De plus, comme la demande pour le bois d'œuvre est à plat, les scieries ont réduit leurs activités et privent, du même coup, les papetières de leur matière première, les copeaux de bois.[66]

Hydrocarbures

Nouveau délai pour Rabaska

En raison de la crise économique mondiale, Gazprom, le plus important producteur de gaz naturel au monde, peine à trouver du financement pour ses projets de développement en Russie. Conséquemment, cela pourrait repousser la construction du terminal méthanier Rabaska à Lévis. Dans ce contexte, le projet pourrait voir le jour beaucoup plus tard que prévu (en 2014). Certains analystes avancent une entrée en service possible en 2017. Et d'aucuns estiment même que ce ne sera pas avant 2020.

---

[63] « Alcoa s'entend avec Hydro-Québec », Site Web de Radio-Canada, 19 décembre 2008.
[64] Haroun, Thierry, « Le projet d'alumine ira à Grande-Vallée », Le Soleil, 4 novembre 2008; Haroun, Thierry, « Usine de transformation d'alumine à Grande-Vallée - Québec donne son feu vert », Le Soleil, 5 novembre 2008.
[65] « Produits forestiers : passage à vide en 2009 », Prévisions économiques et financières, Desjardins Études économiques, Hiver 2009; « Une tourmente tenace », Site Web de Radio-Canada, 20 janvier 2009.
[66] « Industrie du papier – Encore une année difficile », Site Web de Radio-Canada, 29 novembre 2008; Baril, Hélène, « L'industrie des pâtes et papiers s'enfonce encore; Pas de profits avant 2010, selon le Conference Board », La Presse, 12 novembre 2008.

tué
Rappelons que le terminal méthanier sera si de sur le Saint-Laurent à dix kilomètres en aval rel Québec. Il sera approvisionné de Gaz natu Le liquéfié (GNL) en provenance de Russie. de transport du GNL nécessitera 120 voyages ée. navires-citernes (60 allers-retours) par ann de Les méthaniers utiliseront la même voie les navigation qu'empruntent actuellement de navires qui arrivent à Québec en provenance l'océan Atlantique.[67]

Pétrolia espère forer prochainement en Gaspésie

oas
La chute du prix du baril de pétrole n'a plia d'impact pour le moment sur la société Pétrme qui a entrepris un vaste programl'Île d'exploitation en Gaspésie et sur aux d'Anticosti. La compagnie poursuit ses trav du d'exploration sur sa propriété située au sudElle Parc de la Gaspésie et sur l'Île d'Anticosti. lvés a récemment complété une campagne de le de sismiques et géochimiques. Les résultats au ces nouveaux levés devraient être connus la début de 2009. Le potentiel pétrolifère deant, région de la Gaspésie est à ce point importé % que d'ici cinq ans, Pétrolia espère produire soit du pétrole consommé au Québec, 7,5 millions de barils annuellement.[68]

TRAVERSIERS

se
Le projet d'un traversier entre Grande-Ans et Paspébiac ne serait pas encore abandonné

aie-
Le projet de traversier maritime dans la Baie-des-Chaleurs entre Grande-Anse au Nouverait Brunswick et Pasbébiac au Québec ne sentre pas mort. En effet, une renconser interprovinciale serait en train de s'organints afin de permettre aux différents intervenaiter municipaux et provinciaux de discu de sérieusement du projet. Le point majeur 'un cette rencontre porterait sur le choix dcile promoteur privé. Sans cela, il sera très diffic

[67] « Le projet Rabaska va de l'avant », Maritime Magazine, numéro 50, automne 2008. ia
[68] Thériault, Carl, « Exploration pétrolière en Gaspésie - Pétroli garde le cap », Le Soleil, 3 novembre 2008.

pour les gouvernements provinciaux (Québec et Nouveau-Brunswick) et fédéral d'investir dans ce projet estimé à 12 M$.[69]

Maintien du service du traversier entre les Îles-de-la-Madeleine et l'Île-du-Prince-Édouard durant l'hiver 2009

Le service de traversier qui relie les Îles-de-la-Madeleine à l'Île-du-Prince-Édouard ne sera pas interrompu cet hiver. Par les années passées, les Madelinots ne pouvaient prendre ce traversier que du début avril à la fin janvier. Mentionnons que ce maintien du service maritime en hiver était réclamé par les Madelinots depuis longtemps. En décembre dernier, Transports Canada a annoncé qu'il acceptait de financer, dans le cadre d'un projet pilote, deux allers-retours par semaine pendant les mois de février et mars.[70]

Incertitude quant à l'avenir du traversier Camille-Marcoux

La Société des traversiers du Québec (STQ) soumettra prochainement ses recommandations au gouvernement du Québec concernant la décision de remplacer le traversier *Camille-Marcoux* ou de le mettre au niveau des nouvelles normes fédérales qui entreront en vigueur en 2016. Rappelons que le traversier fait la navette entre Godbout - Matane - Baie-Comeau.

Les nouvelles normes fédérales de stabilité des navires limiteraient la capacité maximale du *Camille-Marcoux* à 350 personnes, alors qu'actuellement le traversier peut transporter 600 passagers. Âgé de 34 ans, le *Camille-Marcoux* est le seul traversier au pays à ne pas répondre aux futures normes. Ceci étant dit, le traversier pourra rester en service jusqu'en 2016. Le gouvernement fédéral a décidé de repousser de quatre ans l'entrée en vigueur des

[69] « Traversier de Grande-Anse : rencontre au sommet », L'Acadie Nouvelle, 28 novembre 2008.
[70] « Les îles seront moins isolées », Site Web de Radio-Canada, 17 décembre 2008.

nouvelles normes de sécurité. Elles devraient être appliquées dès 2012.[71]

Augmenter les activités du traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*

De l'avis du directeur général de la compagnie de gestion de Matane (COGEMA), le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* pourrait desservir davantage les différentes compagnies minières de la Côte-Nord. Présentement, le traversier-rail dessert quotidiennement Baie-Comeau, ainsi que Sept-Îles sur une base hebdomadaire. La compagnie COGEMA a pour objectif d'augmenter sa part de marché à Sept-Îles auprès des compagnies minières. Elle souhaite notamment transporter pour elles des matériaux de construction ferroviaire, car d'autres chemins de fer sont sur le point d'être construits afin de desservir de nouveaux territoires d'exploitation minière. À titre d'exemple, un chemin de fer pour accéder à la mine du lac Bloom est actuellement en construction.[72]

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Trois compagnies de croisières ajoutent Baie-Comeau à leur réseau d'escales sur le Saint-Laurent

Cinq navires de croisières ont confirmé qu'ils feront escale au port de Baie-Comeau en 2009, ce qui se traduira par la visite de 15 000 croisiéristes pour la ville de Baie-Comeau. Par ailleurs, le *MS Eurodam* a annoncé qu'il fera escale à Baie-Comeau en octobre 2010. Entré en service cette année, ce navire d'une longueur de 285 mètres peut accueillir à son bord plus de 2 000 passagers.

À ce jour, ce sont trois compagnies de croisières qui ont accepté d'inscrire Baie-Comeau à leur réseau d'escales sur le Saint-Laurent. Les autorités de Baie-Comeau espèrent convaincre d'autres compagnies à faire de même. Pour ce faire, ils participent depuis les dernières années au Seatrade à Miami, le plus important salon de l'industrie des croisières en Amérique du Nord. L'objectif des autorités municipales est d'attirer à Baie-Comeau environ 30 000 croisiéristes par année d'ici 2014.[73]

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : **(418) 648-5939**

Fax : **(418) 649-8003**

Courriel : **martial.menard@dfo-mpo.gc.ca**

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Février 2009

[71] Tremblay, Lisianne, « Le gouvernement rendra sa décision en 2009 », Journal Le Nord-Côtier, 10 décembre 2008.
[72] Desgagné, Nancy, « Le traversier-rail compte sur les minières pour augmenter ses activités », Journal Le Nord-Côtier, 10 décembre 2008.
[73] Tremblay, Lisianne, « Industrie des croisières - Le MS Eurodam mouillera dans les eaux baie-comoises », Journal Haute Côte-Nord, 12 novembre 2008.